THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

ANNUAL REPORT 1987-1988

88-05155/

EXECUTIVE OFFICERS

W.A. O'NEIL
President

G. LANIEL
Vice-President

W.F. BLAIR
Member

J.B. McLEOD
Vice-President, Western Region

J.P. PATOINE
Vice-President, Eastern Region

V.C. DURANT
Secretary

H.L. FERGUSON
Chief Engineer

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

J.M. KROON
Director of Operations and Maintenance

K. OGLESBY
Director of Planning

C.G. TRÉPANIER
Director of Personnel and Administration

N.B. WILLANS
Counsel

OFFICES

Head Office
360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Headquarters
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region
St. Lambert Lock
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Western Region
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

COVER PHOTOS: Jacques Séguin

Copies of this report may be obtained from The St. Lawrence Seaway Authority, 360 Albert Street, Ottawa, Canada, K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 13, 1988

The Honourable Benoît Bouchard, P.C., M.P.
Minister of Transport

Dear Sir:

In accordance with the provisions of Section 152 of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1988.

Traffic on the Seaway last season showed definite signs that a slow but gradual recovery from the effects of the 1981-82 economic recession is underway. Final totals for the year came to just under 40 million tonnes on the Montreal-Lake Ontario (M.L.O.) section and 42.7 million on the Welland. These figures represent an increase of 6.4% and 2.7%, respectively, over 1986.

Particularly encouraging was the significant upward trend in our two major commodities, grain and iron ore. Canadian grain, for example, was up more than 13% while the increase in U.S. grain shipments was almost 10%.

Financially, also, the fiscal year 1987/88 turned out better than had been anticipated. Total income, including investments, amounted to $65 million while expenses came to $70.5 million. As a result, the Authority experienced a deficit of some $5.5 million, considerably below the $9.8 million which had been estimated at the beginning of the year. And, despite the deficit, the company, for the tenth year in a row, was able to cover its operating expenses from self-generated funds.

During the 1987 season, the freeze on tolls on the M.L.O. section remained in effect and will continue through 1988, thereby maintaining the same rate for a period of six years in all. On the Welland, an 8% increase was applied last season and a further 8% is to be implemented for 1988.

Conditions on the operational side were also favourable during 1987, with the M.L.O. section opening on March 31 and Welland one day later. During the year, there were no major accidents or interruptions to navigation. Closing of the season took place on the two sections on December 24 and December 28, respectively, and proved quite uneventful with little or no ice in evidence.

The Welland Rehabilitation Program completed its second year of the seven-year effort. Total expenditures for fiscal 1987/88 amounted to $24.8 million

compared to $14.3 million for the first year of the program. These expenditures continue to be funded by the Federal Government.

Finally, I am pleased to report that in October of 1987 a settlement was reached between the Authority and its Union, The Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, which will be effective to December 31, 1989. As a result, shippers will be able to make plans with assurance that labour disruptions will not occur during the three-year contract period.

All in all, 1987/88 was an encouraging year for the Authority and we are hopeful that 1988/89 will turn out to be of a similar nature.

Yours sincerely,

W.A. O'Neil

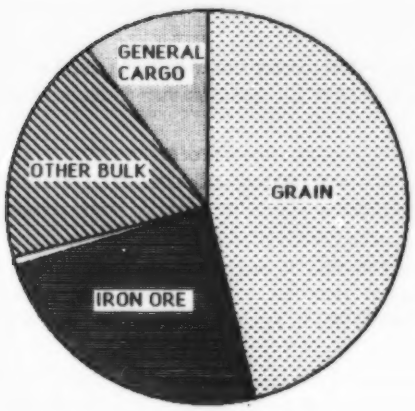
A Canadian self-unloading laker transiting the Welland Canal.

TRAFFIC

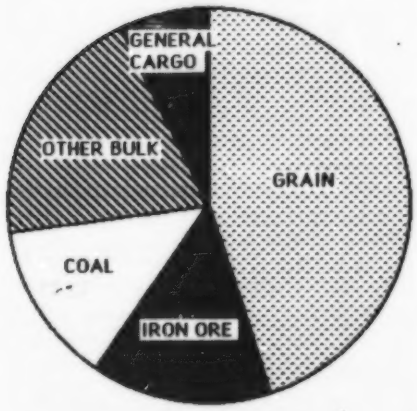
Although Seaway cargo movements remain well below the record levels that were achieved during the late 1970's, there have been encouraging signs over the last two seasons that our traffic is gradually recovering from the adverse effects of the 1981-82 economic recession. In 1987, shipments on the Montreal-Lake Ontario section totalled just under 40 million tonnes, up 6.4% from the previous year. On the Welland, the traffic reached 42.7 million tonnes which was 2.7% higher than 1986.

Of particular significance was the improved performance of the two major Seaway commodities — grain and iron ore. Grain traffic on both sections of the system rose by 13% over the 1986 season, while iron ore was up by almost 19% on the M.L.O. section and by close to 6% on the Welland.

1987
CARGO DISTRIBUTION



MONTREAL — LAKE ONTARIO



WELLAND CANAL

Source: Economics Section

The increase of more than 1½ million tonnes in Canadian grain on both sections was especially impressive, reaching 13.2 million tonnes on the M.L.O. and 13.8 million on the Welland. In percentage terms, this was 13% higher than the previous season. U.S. grain also performed well, with 5.1 million tonnes moving through the M.L.O. and 5.3 through the Welland section — some 9.5% above 1986. This increase in Seaway grain shipments took place despite intensely competitive world market conditions which are complicated by heavily subsidized exports from the European Community. Other factors which influenced Seaway grain exports last year were the Canadian Western Grain Transportation Act which continues to favour Pacific outlets to the detriment of eastbound rail and water movements and the grain delivery problems to Thunder Bay elevators. Given these adverse circumstances, the 13% rise in Seaway grain traffic seems even more remarkable.

Also of interest was the more than 1.5 million tonne increase in iron ore through the M.L.O. — to 9.6 million — the highest level reached since 1984. This improvement took place despite the continued recession in the American steel industry, particularly in the Great Lakes region, and reflects the fact that the Seaway's share of U.S. receipts improved considerably relative to alternative routes, particularly the U.S. Atlantic. Another noteworthy development last season was the jump from 0.5 million in 1986 to almost 1.3 million tonnes for iron ore from Latin America moving through the Seaway.

In contrast to grain and iron, coal tonnages declined somewhat — by about 2% on the Welland to 5.6 million tonnes. And, unfortunately, what looked like a promising new traffic development in coal downbound through the M.L.O. section, has tapered off in recent years to less than 250 thousand tonnes in 1987 compared to the 1.7-million level attained in 1981.

After some years of steady growth, the category of "other bulk" products such as coke, petroleum, stone, salt, etc., also registered a decline — to 7.6 million tonnes on the M.L.O. and 8.6 on the Welland or about 10% below 1986.

Finally, general cargo, the Seaway's high-value traffic, fell by about 5% on the Welland to just over 3 million tonnes but totalled over 4 million on the M.L.O., a slight increase over 1986. It is worth mentioning, also, that Seaway shipments upbound through the M.L.O. section of manufactured iron and steel, the main component of the general cargo category, were higher by 8% while competing routes, the U.S. Atlantic and Gulf coasts, all declined.

Looking ahead to the 1988 navigation season, our preliminary forecasts indicate that traffic will be slightly above the levels attained in 1987.

FINANCES

Our 1986/87 Annual Report indicated that a small traffic increase was anticipated during the 1987 navigation season and, in fact, these projections were realized. This improvement in traffic, combined with a tariff increase on the Welland section of 8% (equivalent to 4% for the whole system) generated a total income of $65,033,000, including amounts realized from investments and other revenue. The total income had been budgeted at $60,329,000, thus creating a favourable variance of $4,704,000. Operating expenses had been estimated at $70,085,000, while the actual expenditures incurred amounted to $70,521,000, for an unfavourable variance of $436,000 despite a severe control on expenses.

As a result of these various circumstances, the $9.8 million loss expected for the 1987/88 fiscal year turned into a lower deficit, amounting to $5.5 million. This overall improvement produced a modest increase in the Authority's working capital. Hence, the Authority has reached a milestone whereby during a complete decade it has honoured its mandate to cover its operating expenses through self-generated funds. This achievement was attained partly because the Authority was able to continue counting on its investment income as part of its revenue. Had this not been the case, there is no doubt that parliamentary appropriations would have been required from time to time given the limits imposed on tariff increases.

The financial outlook for 1988/89 again is based on a moderate increase in traffic. These projections, coupled with a further tariff increase of 8% on the Welland section, should permit the Authority to continue its pursuit of operating the system without having to seek financial assistance for that purpose. However, in order to assure the success of these endeavours, it is imperative that the Authority continue to rely on its investment income.

OPERATIONS

The Montreal-Lake Ontario section opened to navigation on March 31, 1987 and the Welland Canal on April 1.

Navigational aids in the Montreal-Lake Ontario section were commissioned by April 7 and full, 24-hour operation commenced as of that date.

Closing of the season took place on December 24 for the Montreal-Lake Ontario section and December 28 for the Welland Canal. The period was quite uneventful, with little or no ice in evidence.

The normal closing procedures were kept in place but, because of favourable operating conditions, surcharges for late transit were waived for the period December 18-21, inclusive. Vessels transiting the Montreal-Lake Ontario section after December 21 were accepted subject to a special agreement.

There was one disabled ocean-going vessel that had to be towed from Lake Michigan, arriving at the Montreal-Lake Ontario section after the official closing date. Special arrangements were made for the ship's transit so that it would not be trapped inside the system for the duration of the winter.

The Welland Canal Rehabilitation Program calls for the uncovering of the back face of lock walls prior to the installation of reinforcing rods and ground water drainage systems.

There were no major accidents or interruptions to navigation during 1987. Lake levels moderated during the season and high inflows from Lake Ontario, which were prevalent during 1986, were not experienced after July 1987. This helped to stabilize levels in the eastern end of Lake St. Francis, in particular during the fall months, and no delays were experienced by vessels due to low water.

Normal type of maintenance was carried out throughout the year on structures and in navigation channels. Major repairs on St. Louis Bridge, required as a result of a vessel hit in 1985, were completed and the bridge reopened to vehicular traffic in the summer of 1987.

In the Welland Canal a portion of the penstock, which was affected by repairs to the east wall of Lock 7 in 1985, was replaced and normal hydro-electrical power generation in the Authority's power plant was resumed.

In its continuing effort to become more efficient, the Authority re-organized the management establishment in the Operations Division in both Eastern and Western Regions. The organizational structure was modified by combining a number of management functions.

The new Traffic Control Centre at the Welland Canal underwent its first full year of operation. Work was carried out in making some changes and final adjustments. All of this activity was scheduled for completion by the opening of the 1988 season.

WELLAND CANAL REHABILITATION PROGRAM

The Minister of Transport announced, in late November 1986, that the Federal Government would fund a $175 million, seven-year Welland Canal Rehabilitation Program. The program objective is to ensure that the canal, opened in 1932, will provide reliable and efficient service well into the twenty-first century.

During the first year of the program in 1986-87, a total of $14.3 million was expended.

The video displays of the Welland Canal Traffic Control Centre provide a total picture of ship movements.

Since interruptions to navigation are to be avoided if at all possible, most of the work must be carried out during the three-month period from January 1 to March 31. This year, only the rehabilitation of Wharf 12 and the Port Colborne breakwater took place during the navigation season — at a total cost of $3.842 million.

Last winter, an additional eleven contracts were essentially completed during the non-navigation period. The total expenditure of the Rehabilitation Program this year amounted to $24,800,000.

Reinforcement and stabilization of the lock walls was of immediate concern and, as of March 1988, only work on the east wall of Lock 7 and the walls of Lock 8 remain to be completed. Restoration of the face of various lock chamber walls was begun in earnest with five contracts completed.

The number of jobs generated last winter by this highly labour-intensive program is estimated at between 600 and 700.

Administration of this major rehabilitation of the Welland section of the Seaway is being carried out by Authority personnel located in St. Catharines, Ontario.

OTHER MATTERS

Seaway tolls on the Montreal-Lake Ontario section remained at the 1983 level during 1987 and this freeze will continue for the 1988 season. These rates will, therefore, have remained unchanged for a period of six years, notwithstanding significant increases that have taken place in the costs of providing the Seaway service.

On the Welland section, tolls were increased by about 8% last season and another 8% will be applied in 1988. These changes result in a yearly increase of about 4% for vessels transiting both sections of the Seaway.

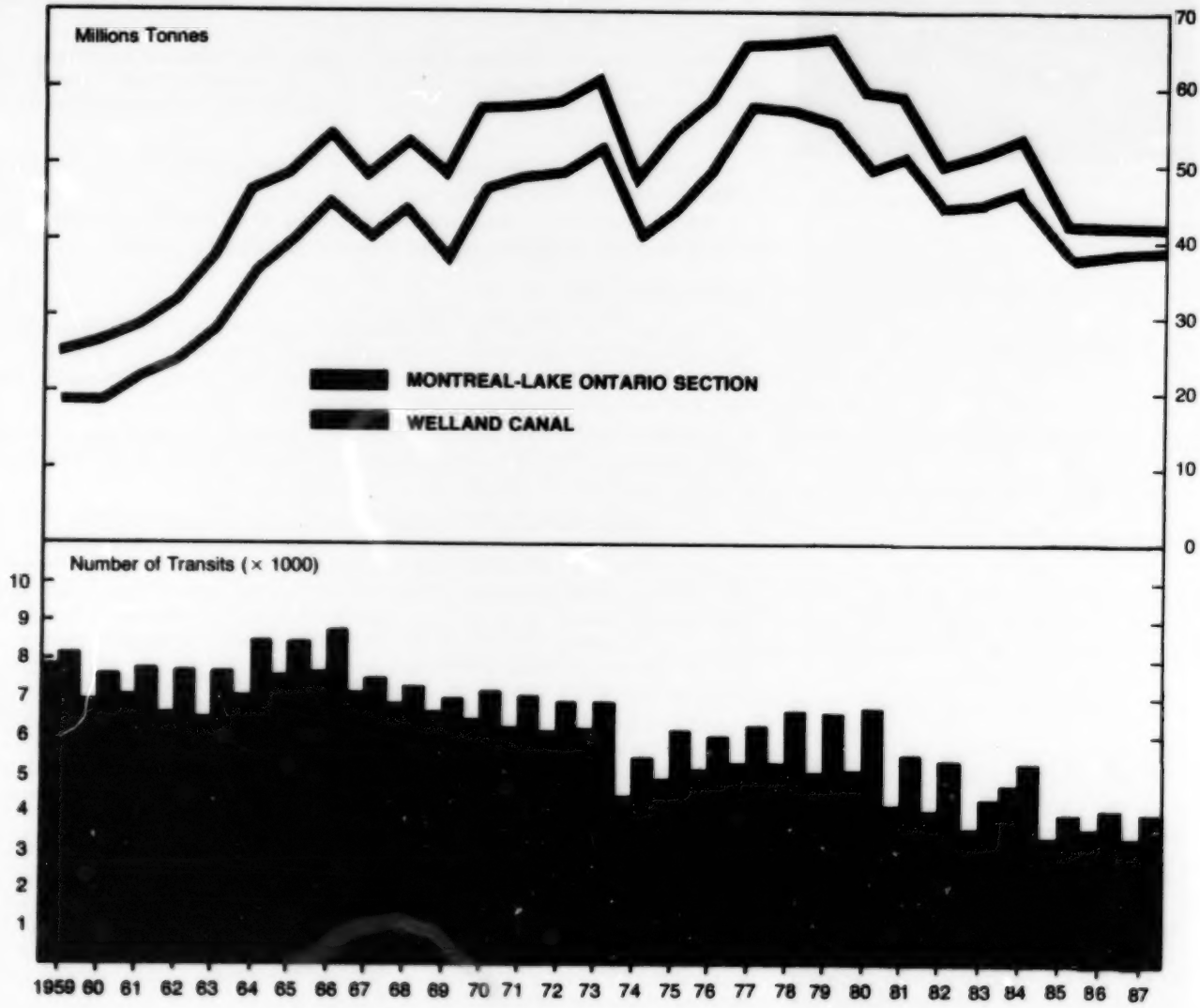
Following the successful joint trade mission to Northern Europe in February 1987, the St. Lawrence Seaway Authority and the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation organized a marketing presentation that was held in Chicago on October 1, 1987. This meeting included many representatives from the Seaway/Great Lakes region and from other countries as well. It was designed to acquaint both the Seaway's long-term customers and potential new ones with the many benefits available to users of the system and the recent actions which have been taken to ensure that the waterway will continue to provide safe and efficient service in the years to come.

Also, it should be mentioned that during the year, the President of the Authority committed the organization to provide a leadership role in determining ways to make better use of the system. An initial meeting with a small task force from the shipping industry was held in the fall of 1987 and an action plan is now being developed to deal with short and long range issues concerning the future of the Seaway.

To conclude this review of the fiscal year 1987/88, it is appropriate to comment about management-employee relations during the period. We are pleased to advise that in October of 1987 a settlement was reached between the Authority and the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, which will be effective to December 31, 1989. Both parties are to be congratulated for successfully completing a rather arduous period of negotiations. All Seaway personnel, in fact, are to be commended on the excellent performance that was recorded during the past season.

President W.A. O'Neil during an inspection tour of rehabilitation work at the Welland Canal in February 1988. (Photo: The Standard, St. Catharines, Ont.)

CARGO TONNAGES AND VESSEL TRANSITS



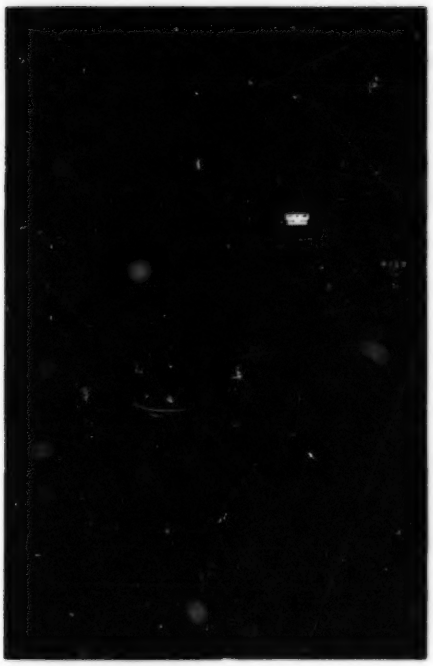
AUDITOR GENERAL OF CANADA

To the Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1988 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1988 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part XII of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.



The "Montréalais" in St. Lambert Lock, summer of 1987 (Photo: Jacques Séguin).

D. Larry Myers, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 18, 1988

As at March 31, 1988 (in thousands of dollars)

Assets	**1988**	**1987**
Current		
Cash and term deposits	**$ 13,417**	$ 9,071
Deposit in trust (Note 3)	**—**	1,863
Accounts receivable	**7,283**	8,340
Accrued interest receivable	**1,526**	985
Supplies inventory	**2,846**	2,889
	25,072	23,148
Long-term receivables (Note 4)	**203**	257
Investments		
Long-term investments (Note 5)	**19,940**	17,604
Deposits in Consolidated Revenue Fund (Note 6)	**13,000**	13,000
Subsidiary companies (Note 7)	**10**	10
	32,950	30,614
Fixed (Note 8)	**544,731**	585,539
	$602,956	$639,558
Liabilities		
Current		
Accounts payable	**$ 4,571**	$ 4,339
Accrued liabilities (Note 3)	**9,475**	9,470
	14,046	13,809
Long-term		
Accrued employee termination benefits (Note 6)	**12,120**	11,718
Deferred interest (Note 9)	**—**	210,000
	12,120	221,718
	26,166	235,527
Contingencies (Note 12)		
Equity of Canada		
Contributed capital (Note 9)	**624,950**	624,950
Deficit	**(48,160)**	(220,919)
	576,790	404,031
	$602,956	$639,558

Approved:

W.A. O'NEIL	R.J. FORGUES
President	Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

For the year ended March 31, 1988 (in thousands of dollars)

	1988					1987
	Montreal-Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Revenues						
Tolls	$ 25,952	$ 29,676	$ 55,628	$ —	**$ 55,628**	$ 52,007
Leases and licenses	563	2,508	3,071	187	**3,258**	2,610
Other	1,079	761	1,840	1,124	**2,964**	2,764
	27,594	32,945	60,539	1,311	**61,850**	57,381
Expenses						
Operating	6,202	10,472	16,674	—	**16,674**	16,450
Maintenance	10,352	11,912	22,264	288	**22,552**	21,415
Administration	4,824	5,096	9,920	32	**9,952**	9,552
Headquarters	3,972	4,864	8,836	36	**8,872**	8,620
Depreciation	4,370	5,641	10,011	32	**10,043**	10,392
Employee termination benefits	746	1,012	1,758	—	**1,758**	789
Other expenses	974	84	1,058	—	**1,058**	1,427
	31,440	39,081	70,521	388	**70,909**	68,645
Income (loss) from operations	(3,846)	(6,136)	(9,982)	923	**(9,059)**	(11,264)
Investment income	2,020	2,474	4,494	146	**4,640**	4,702
Net income (loss) for the year before extraordinary item	(1,826)	(3,662)	(5,488)	1,069	**(4,419)**	(6,562)
Insurance claim recovery	—	—	—	—	**—**	2,853
Net income (loss) for the year	$ (1,826)	$ (3,662)	$ (5,488)	$ 1,069	**$ (4,419)**	$ (3,709)

STATEMENT OF DEFICIT

For the year ended March 31, 1988 (in thousands of dollars)

	1988			1987
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Deficit (retained earnings), beginning of the year	$ 223,613	$ (2,694)	**$ 220,919**	$ 217,210
Loss (net income) for the year	5,488	(1,069)	**4,419**	3,709
Forgiveness of deferred interest (Note 9)	(177,178)	—	**(177,178)**	—
Deficit (retained earnings), end of the year	$ 51,923	$ (3,763)	**$ 48,160**	$ 220,919

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

For the year ended March 31, 1988 (in thousands of dollars)

	1988			1987
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Income (loss) for the year before extraordinary item	$ (5,488)	$ 1,069	**$ (4,419)**	$ (6,562)
Items not involving cash				
Depreciation	10,011	32	**10,043**	10,392
Provision for termination benefits	1,758	—	**1,758**	789
Net change in working capital components other than cash and cash equivalents	542	(1,101)	**(559)**	(9,032)
Insurance claim recovery	—	—	**—**	2,853
Cash provided by (used in) operating activities	6,823	—	**6,823**	(1,560)
FINANCING ACTIVITIES				
Funding from Federal Government for Welland Canal Rehabilitation Program	24,500	—	**24,500**	13,200
Cash provided from financing activities	24,500	—	**24,500**	13,200
INVESTING ACTIVITIES				
Reduction in long-term receivables	54	—	**54**	52
Purchase of treasury bills	—	—	**—**	(3,732)
Purchase of Canada Bonds	(9,053)	—	**(9,053)**	—
Purchase of long-term investment certificates	—	—	**—**	(5,000)
Fixed assets	(26,598)	—	**(26,598)**	(16,654)
Proceeds from disposal of investments	6,716	—	**6,716**	6,938
Proceeds from disposal of fixed assets	41	—	**41**	283
Cash used in investing activities	(28,840)	—	**(28,840)**	(18,113)
Increase (decrease) in cash	2,483	—	**2,483**	(6,473)
Cash at beginning of year	10,934	—	**10,934**	17,407
Cash position at end of year	$ 13,417	$ —	**$ 13,417**	$ 10,934
Cash composed of:				
Cash and term deposits	$ 13,417	$ —	**$ 13,417**	$ 9,071
Deposit in trust	—	—	**—**	1,863
	$ 13,417	$ —	**$ 13,417**	$ 10,934
Working capital position at end of year				
Current assets	$ 25,072	$ —	**$ 25,072**	$ 23,148
Current liabilities	16,536	(2,490)	**14,046**	13,809
	$ 8,536	$ 2,490	**$ 11,026**	$ 9,339

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS, MARCH 31, 1988

1. Authority and objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule C Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) Investments in subsidiary companies

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) Welland Canal Rehabilitation Program

Funding received from the Government of Canada towards this program is accounted for by crediting the costs of related capital projects undertaken during the year, with depreciation to be calculated on the net amount.

(e) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(f) Pension plan

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(g) Employee life insurance plan

The Authority provides an annual life insurance plan for its employees on a self-insurance basis. Surpluses, premiums and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they apply.

(h) Thousand Islands Bridge

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. Deposit in trust

Pending the completion of the transaction on the settlement with railroads relative to the Welland By-Pass, the Authority had transferred funds for the full payment to a trust account, and an equivalent amount was included in accrued liabilities. The transaction was completed in October, 1987.

4. Long-term receivables

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of one parcel of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	1988	1987
	(in thousands of dollars)	
5½% interest, recoverable in blended annual installments of $28,000, maturing in 1995	$ 135	$ 155
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of $33,952, maturing in 1990	68	102
	$ 203	$ 257

5. Long-term investments

The long-term investments at March 31, set aside by the Authority in order to provide for future major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and the rehabilitation of the Canadian span at the Thousand Islands Bridge, are as follows:

	1988	1987
	(in thousands of dollars)	
— Canada Bonds Cost, maturing on varying dates up to 1995 Par value $15,000 (1987 - $9,000) Market value $15,117 (1987 - $9,374)	$ 14,940	$ 8,872
— Treasury Bills, maturing March 1988 (1987 market value $3,732)	—	3,732
— Investment Certificates, maturing March 1990 Market value $5,000 (1987 - $5,000)	5,000	5,000
	$ 19,940	$ 17,604

6. Deposits in Consolidated Revenue Fund

Consolidated Revenue Fund deposits bearing interest, set aside by the Authority in order to provide for future payments of employee termination benefits, mature on March 31, 1989.

7. Subsidiary companies and related parties

Investments in wholly-owned subsidiary companies consist of the following:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		$ 9,600

During the year ended March 31, 1988, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged $627,000 (1987 - $595,000). At March 31, 1988, $79,000 was outstanding (1987 - $63,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1987 - $368,000; 1986 - $131,000) to amortize the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1988, $5.8 million (1987 - $11.5 million) in construction costs remained unamortized; during the year a reduction of $5.3 million was caused by the cancellation of interest as explained in Note 9.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service in 1987-88 amounted to $525,000 ($525,000 in 1986-87).

8. Fixed assets

	Depreciation Rate	1988 Cost	1988 Accumulated depreciation	1988 Net	1987 Net
		(in thousands of dollars)			
Seaway:					
Land	—	$ 30,324	$ —	$ 30,324	$ 30,352
Channels and canals	1%	249,108	68,675	180,433	182,924
Locks	1%	236,752	85,138	151,614	153,300
Bridges and tunnels	2%	88,346	37,931	50,415	52,118
Buildings	2%	12,062	6,586	5,476	5,632
Equipment	2-20%	26,538	11,492	15,046	15,999
Remedial works	1%	134,396	26,676	107,720	109,067
Interest during construction (Note 9)	—	—	—	—	32,822
Works under construction	—	2,430	—	2,430	2,019
		779,956	236,498	543,458	584,233
Thousand Islands Bridge:					
Improvements	2%	1,552	279	1,273	1,306
		$ 781,508	$ 236,777	$ 544,731	$ 585,539

Welland Canal Rehabilitation Program

Following the 1985 incidents and considering the age of the Welland Canal, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the system. The report was submitted during 1986 and, as a result a seven-year $175 million rehabilitation program has been devised to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding to finance the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed $175 million over a period of seven years as follows:

1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992	1992-1993	TOTAL
			(in millions of dollars)				
13.2	24.5	25.4	26.9	27.3	28.7	29.0	175.0

To date the federal government funding has amounted to $37.7 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. As at March 31, 1988, $32.445 million of the approved amount for the first two years was received. The balance of $5.255 million is included in accounts receivable.

During the course of the 1987-88 fiscal year, the Authority examined in more depth the purpose of the Rehabilitation Program, the intention of the Federal Government to finance the entire program and the recording of the transaction in the books of the Authority.

The Authority has concluded that it is the intention of the Government of Canada not to recover the cost of the Program from the users of the Seaway. Accordingly, the funding received for this program is being deducted from the related costs of the fixed assets, with depreciation to be calculated on the net amount.

During 1986-87, expenditures of $13.2 million under this program was capitalized and the related funding was treated as contributed capital. These accounts have been restated to reflect the now clarified nature of the program.

9. Contributed capital

As of April 1, 1977, loans from Canada of $624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of $210 million on these loans was not converted and was reflected on the balance sheet as deferred interest.

In December 1987, through Transport Vote 2c, both the contributed capital and deferred interest were forgiven by Government of Canada.

The Authority accounted for the deletion of deferred interest through a reduction of its deficit by $177.2 million as well as write-down of fixed assets by $32.8 million representing interest capitalized during construction.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1988 and 1987.

As described in Note 8, as a result of clarification of government intent towards funding for the Welland Canal Rehabilitation Program, prior years contributed capital has been reduced by $13.2 million.

10. Income taxes

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

The Authority is of the opinion that the forgiveness of deferred interest by the Government of Canada (see Note 9) will not result in any tax liability. A confirmation to that effect has been requested from the Minister of National Revenue.

Currently, undepreciated capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of fixed assets by approximately $214 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. Should the Authority not receive the above confirmation, this excess would be reduced by approximately $168 million. The Authority has also accumulated research and development costs of approximately $4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

Accordingly, no current or deferred tax liability has been set up.

11. Commitments

At March 31, 1988, contractual obligations for capital and other expenditures, including Welland Canal Rehabilitation Program, amounted to $1.7 million (1987 - $0.8 million).

12. Contingencies

Following the blow-out of a section of a wall at Lock 7 in October 1985, fifty-four court actions totalling $26.1 million were instituted against the Authority by shipping companies alleging economic losses suffered. In previous years, as a result of the breakdown of the Valleyfield Bridge in November 1984, sixty-nine court actions totalling $23.0 million had been instituted. The Authority is contesting all these claims. However, their outcome cannot be determined at this time.

The Authority is also the claimant or defendant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

It is the opinion of management that these actions will not result in any material losses to the Authority.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	1987/88	1986/87	1985/86	1984/85	1983/84
	(in thousands of dollars)				
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	$ 27,594	$ 26,672	$ 25,482	$ 30,560	$ 28,147
Expenses	31,440	31,583	30,971	33,554	26,822
Operating Profit (Loss)	(3,846)	(4,911)	(5,489)	(2,994)	1,325
Investment Income	2,020	2,153	2,547	3,433	2,371
Net Profit (Loss)	(1,826)	(2,758)	(2,942)	439	3,696
WELLAND SECTION					
Revenue	32,945	29,627	25,653	32,453	30,406
Expenses	39,081	33,702	51,217	39,064	37,134
Operating Profit (Loss)	(6,136)	(4,075)	(25,564)	(6,611)	(6,728)
Investment Income	2,474	2,471	3,305	3,616	3,127
Net Profit (Loss)	(3,662)	(1,604)	(22,259)	(2,995)	(3,601)
TOTAL					
Revenue	60,539	56,299	51,135	63,013	58,553
Expenses	70,521	65,285	82,188	72,618	63,956
Operating Profit (Loss)	(9,982)	(8,986)	(31,053)	(9,605)	(5,403)
Investment Income	4,494	4,624	5,852	7,049	5,498
Net Profit (Loss)	$ (5,488)	$ (4,362)	$ (25,201)	$ (2,556)	$ 95
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	$ 1,457	$ 1,160	$ 896	$ 900	$ 511
Expenses	388	507	450	446	325
Profit (Loss)	$ 1,069	$ 653	$ 446	$ 454	$ 186

PERSONNEL DE DIRECTION

W.A. O'NEIL
Président

G. LANIEL
Vice-président

W.F. BLAIR
Membre

J.B. McLEOD
Vice-président, Région ouest

J.P. PATOINE
Vice-président, Région est

V.C. DURANT
Secrétaire

H.L. FERGUSON
Ingénieur en chef

R.J. FORGUES
Contrôleur et trésorier

J.M. KROON
Directeur de l'exploitation et de l'entretien

K. OGLESBY
Directeur de la planification

C.G. TRÉPANIER
Directeur du personnel et de l'administration

N.B. WILLANS
Avocat-conseil

BUREAUX

Siège social
360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Bureau principal
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région est
Ecluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Région ouest
508, avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

COUVERTURE: Photos de Jacques Séguin

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 360, rue Albert, Ottawa, Canada, K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 13 juin 1988

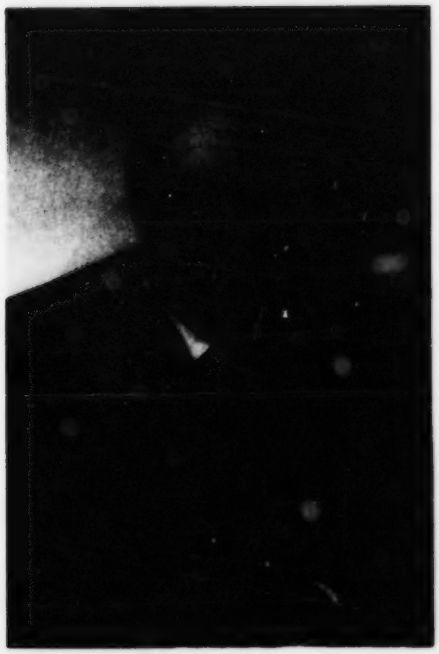
L'honorable Benoît Bouchard, C.P. député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 152 de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1988.

Le volume des cargaisons acheminées sur la Voie maritime en 1987 témoigne d'un redressement lent et graduel des effets de la récession de 1981-1982. Le total de l'année s'établit juste en dessous de 40 millions de tonnes pour la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.) et à 42,7 millions pour le canal de Welland. Ces chiffres représentent une augmentation de 6,4% et de 2,7% respectivement, par rapport à 1986.

Une tendance importante à la hausse, dans le cas de nos deux denrées principales, les céréales et le minerai de fer, est particulièrement encourageante. Par exemple, les céréales canadiennes ont connu un gain de plus de 13%, tandis que les expéditions de céréales américaines ont augmenté de près de 10%.



Sur le plan financier, les résultats de l'exercice 1987-1988 ont aussi été supérieurs à nos prévisions. Les recettes totales, y compris les revenus de placements, s'élevaient à 65 millions $, tandis que les dépenses atteignaient 70,5 millions $. En conséquence, l'Administration a subi un déficit de quelque 5,5 millions $, ce qui est bien au-dessous des 9,8 millions $ que nous avions prévus au début de l'année. Malgré ce déficit, la société a pu subvenir à ses frais d'exploitation à même ses propres revenus et ce, pour la dixième année consécutive.

Le gel des péages sur la section M.L.O. est resté en vigueur en 1987 et il sera maintenu en 1988; ces péages n'auront donc pas été augmentés durant un total de six ans. Sur le canal de Welland, la hausse de 8% imposée l'an dernier sera répétée en 1988.

Au plan opérationnel, les conditions ont aussi été favorables durant l'année 1987; l'ouverture de la section M.L.O. a eu lieu le 31 mars et celle du canal de Welland, le lendemain. Aucun accident ni interruption d'importance n'ont affecté la navigation et les deux sections ont fermé le 24 et le 28 décembre respectivement, sans incident et presque sans glace.

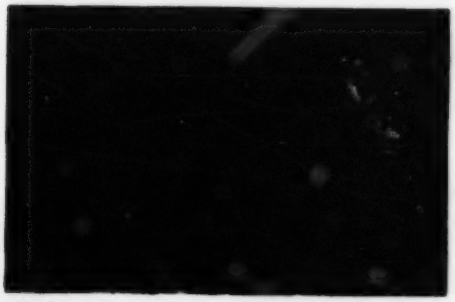
Le Programme de réfection du canal de Welland en est à la fin de la deuxième des sept années du projet. Les dépenses totales de l'exercice 1987-1988 ont atteint les 24,8 millions $, comparativement à 14,3 millions la première année. Le Gouvernement fédéral continue d'assumer ces dépenses.

Enfin, je suis heureux d'annoncer qu'en octobre 1987, l'Administration et son syndicat, la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, en sont venus à une entente qui sera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1989. Nos usagers pourront donc planifier leurs opérations avec l'assurance qu'il n'y aura aucune interruption de service pendant la durée du contrat.

Dans l'ensemble, l'année 1987-1988 a été encourageante pour l'Administration et nous espérons qu'il en sera de même en 1988-1989.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.

W.A. O'Neil



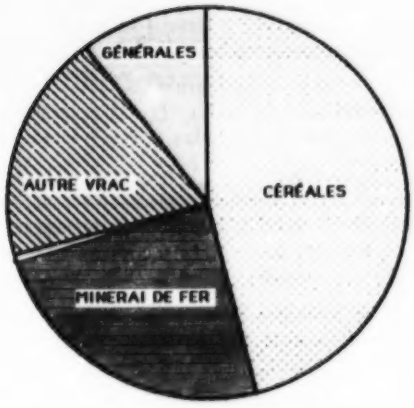
Un lacquier canadien autodéchargeur sur le canal de Welland.

LE TRAFIC

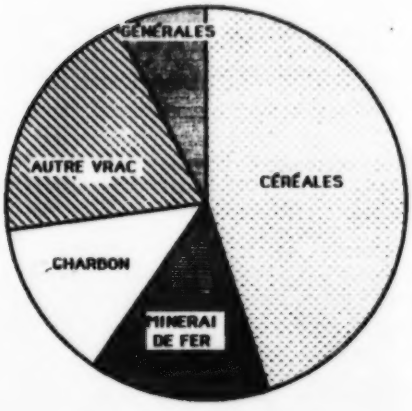
Si le volume des cargaisons expédiées sur la Voie maritime est resté bien inférieur aux chiffres records atteints à la fin des années 1970, il n'en reste pas moins qu'au cours des deux dernières saisons, des signes encourageants permettent de croire que notre trafic se remet graduellement des effets de la récession de 1981-1982. En 1987, les expéditions sur la section M.L.O. atteignaient tout près de 40 millions de tonnes, soit une augmentation de 6,4% par rapport à l'année précédente. Sur le canal de Welland, on comptait 42,7 millions de tonnes, soit 2,7% de plus qu'en 1986.

La performance de nos deux denrées principales, les céréales et le minerai de fer, revêt une importance particulière. Le trafic des céréales sur les deux sections a augmenté de 13% par rapport à la saison de 1986, tandis que le minerai de fer a grimpé de près de 19% sur la section M.L.O. et de près de 6% sur le canal de Welland.

1987
LES CARGAISONS



MONTRÉAL — LAC ONTARIO



CANAL DE WELLAND

La hausse de plus de 1½ millions de tonnes de céréales canadiennes, pour un total de 13,2 millions de tonnes sur la section M.L.O. et de 13,8 millions sur le canal de Welland, est particulièrement impressionnante puisqu'elle représente une augmentation de 13% par rapport à l'année précédente. Les céréales américaines ont également connu du succès: 5,1 millions de tonnes ont emprunté la section M.L.O. et 5,3 millions, le canal de Welland, soit environ 9,5% de plus qu'en 1986. Ces augmentations ont été réalisées en dépit d'une concurrence intense sur le marché mondial, que viennent compliquer les subsides considérables versés par la Communauté économique européenne aux exportations. Parmi les autres facteurs qui ont nui à l'exportation des céréales par la Voie maritime l'an dernier, mentionnons la Loi sur le transport des céréales de l'Ouest canadien, qui continue de favoriser les ports du Pacifique au détriment des mouvements vers l'est par rail et navire, et les problèmes de livraison aux silos de Thunder Bay. Face à ces conditions, l'augmentation de 13% du trafic des céréales sur la Voie maritime semble encore plus remarquable.

On souligne aussi l'augmentation de plus de 1,5 millions de tonnes de minerai de fer sur la section M.L.O., à 9,6 millions, soit le plus haut chiffre depuis 1984. Cette amélioration s'est manifestée malgré la récession qui persiste dans l'industrie américaine de l'acier, surtout dans la région des Grands Lacs; elle indique aussi la hausse de l'approvisionnement américain acheminé sur la Voie maritime par rapport aux autres routes, particulièrement celles de la côte est des États-Unis. On signale également la hausse du minerai de fer d'Amérique latine qui passait de 0,5 million de tonnes en 1986 à 1,3 millions en 1987.

À l'encontre des céréales et du minerai de fer, le charbon a diminué quelque peu, d'environ 2% sur le canal de Welland, à 5,6 millions de tonnes. Malheureusement, l'espoir d'une expansion des expéditions descendantes sur la section M.L.O. s'est amenuisé ces dernières années et le charbon y est passé de 1,7 millions de tonnes, en 1981, à moins de 250 mille tonnes en 1987.

Après quelques années de croissance régulière, la catégorie des "autres cargaisons en vrac" telles que le coke, le pétrole, la pierre, le sel, etc. a aussi connu une baisse, à 7,6 millions de tonnes sur la section M.L.O. et à 8,6 millions sur le canal de Welland, soit environ 10% de moins qu'en 1986.

Enfin, les cargaisons générales, les plus rémunératrices pour la Voie maritime, sont tombées d'environ 5% sur le canal de Welland, à un peu plus de 3 millions de tonnes, mais ont atteint 4 millions de tonnes sur la section M.L.O., soit une légère augmentation par rapport à 1986. On note que, sur la section M.L.O., les expéditions montantes de fer et d'acier usinés, élément principal des cargaisons générales, ont augmenté de 8% tandis que les voies concurrentielles américaines des côtes de l'Atlantique et du golfe du Mexique ont toutes connu une baisse.

Pour ce qui est de la saison de navigation de 1988, nos prévisions initiales indiquent une légère amélioration du trafic par rapport aux niveaux atteints en 1987.

LES FINANCES

Notre rapport annuel de 1986-1987 prévoyait une légère augmentation du trafic au cours de la saison de navigation de 1987; de fait, cette prévision s'est réalisée. L'augmentation du trafic ainsi que la hausse de 8% des péages sur le canal de Welland (soit

Section de l'économique

l'équivalent de 4% pour tout le système) ont produit des recettes totales de 65 033 000 $, y compris les revenus de placements et d'autres sources. Nous avions prévu des recettes totales de 60 329 000 $, ce qui laisse un solde créditeur de 4 704 000 $. Les frais d'exploitation, estimés à 70 085 000 $, se sont élevés à 70 521 000 $, soit un solde débiteur de 436 000 $, malgré un contrôle rigoureux des dépenses.

En conséquence, le déficit de 9,8 millions $ prévu pour l'exercice de 1987-1988 s'est avéré moins haut, à 5,5 millions $. Cette amélioration a permis une modeste augmentation du fonds de roulement. L'Administration a ainsi pu franchir une étape importante: elle a pu respecter son mandat de couvrir ses frais d'exploitation à même ses propres revenus pendant une décennie complète. Cette réussite est due en partie aux revenus de placements qu'elle a pu intégrer à ses recettes. Sinon, il n'y a pas de doute que, étant donné les limites imposées à la hausse des péages, il aurait fallu demander des crédits au Parlement de temps à autre.

Les perspectives financières de 1988-1989 sont de nouveau basées sur une modeste augmentation du trafic. Ces projections, ainsi qu'une nouvelle hausse des tarifs de 8% sur le canal de Welland, devraient permettre à l'Administration de poursuivre l'exploitation du système sans avoir à solliciter d'aide financière. C'est à cette fin que l'Administration doit absolument pouvoir continuer de compter sur ses revenus de placements.

L'EXPLOITATION

La section M.L.O. ouvrait à la navigation le 31 mars 1987 et le canal de Welland, le 1er avril. À compter du 7 avril, les bouées lumineuses ayant été installées dans la section M.L.O., la Voie maritime fonctionnait jour et nuit.

La navigation s'est terminée le 24 décembre sur la section M.L.O. et le 28 décembre sur le canal de Welland. Il n'y avait presque pas de glace en décembre et la fermeture s'est déroulée sans incident.

Bien que les procédures usuelles de fermeture aient été en vigueur, les conditions favorables ont permis à l'Administration de lever l'imposition de primes de passage tardif entre le 18 et le 21 décembre inclusivement. Les navires empruntant la section M.L.O. après le 21 décembre ont été acceptés en vertu d'ententes spéciales.

Un océanique avarié, remorqué depuis le lac Michigan, est arrivé à la section M.L.O. après la date officielle de fermeture. Pour ne pas emprisonner ce cargo dans le système durant l'hiver, des mesures spéciales ont été prises pour son transit.

Aucun accident ni interruption d'importance n'ont entravé la navigation en 1987. La crue des eaux a ralenti durant la saison et le débit du lac Ontario, fort élevé en 1986, est revenu au normal après juillet. Ceci a permis de stabiliser le niveau d'eau à l'extrémité est du lac Saint-François à l'automne et les navires n'ont éprouvé aucun retard attribuable au manque d'eau.

Les travaux habituels d'entretien des structures et des canaux ont été menés pendant l'année. Les réparations importantes entreprises sur le pont Saint-Louis, frappé par un navire en 1985, ont pris fin et le pont ouvrait à la circulation à l'été de 1987.

Au canal de Welland, la section de la prise d'eau affectée par les réparations au mur est de l'écluse 7 en 1985, a été remplacée et la production d'électricité à la centrale de l'Administration a pu reprendre.

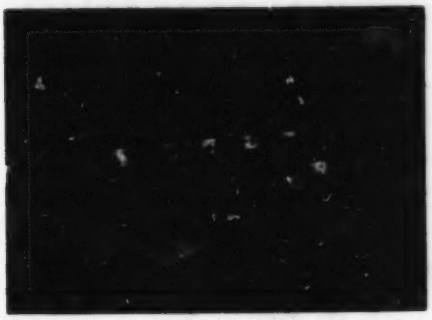
Dans la poursuite de ses efforts en vue d'accroître son efficacité, l'Administration a réorganisé les effectifs de gestion à la Direction de l'exploitation des régions Est et Ouest. L'organigramme a été modifié suite à la fusion d'un certain nombre de fonctions administratives.

Le nouveau Centre de contrôle de la circulation du canal de Welland a fonctionné pendant sa première saison complète. Certains changements et derniers ajustements y ont été apportés à temps pour l'ouverture de la saison de 1988.

La réfection du canal de Welland exige que la surface arrière des murs d'écluse soit exposée pour l'installation des tiges de renforcement et du système de drainage.

LE PROGRAMME DE RÉFECTION DU CANAL DE WELLAND

À la fin de novembre 1986, le Ministre des Transports annonçait que le gouvernement fédéral fournirait les 175 millions $ que coûtera le Programme de réfection du canal de Welland, un projet de sept ans. Cette réfection vise à assurer que le canal, ouvert en 1932, continuera d'offrir un service fiable et efficace bien au delà de l'an 2000.



Les écrans du Centre de contrôle du canal de Welland offrent un aperçu global du trafic.

Les travaux exécutés durant la première année du programme, en 1986-1987, ont coûté 14,3 millions $.

Étant donné que les interruptions de la navigation doivent être évitées en autant que possible, la plus grande partie du travail doit être menée durant la saison morte, entre le 1er janvier et le 31 mars. Cette année, seule la réfection du Quai 12 et du brise-lames de Port Colborne a été exécutée durant la saison de navigation, au coût total de 3,842 millions $.

L'hiver dernier, onze contrats additionnels ont été essentiellement complétés et le coût total de cette deuxième année du Programme de réfection s'élève à 24 800 000 $.

Le renforcement et la stabilisation des murs d'écluse ont eu la priorité et, en mars 1988, il ne restait à compléter que le mur est de l'écluse 7 et ceux de l'écluse 8. La réfection de la surface des murs des sas va bon train et cinq contrats sont terminés.

Le projet de Welland exige une forte densité de main-d'oeuvre et on estime qu'entre 600 et 700 emplois ont été créés l'hiver dernier.

La gestion de ces travaux d'envergure est confiée au personnel de l'Administration, installé à St. Catharines, en Ontario.

AUTRES POINTS

Le gel des péages de la Voie maritime sur la section M.L.O., qui dure depuis 1983, se poursuivra en 1988. Ces taux auront donc été stables pendant six ans, nonobstant les hausses sensibles apportées au coût des services offerts par la voie navigable.

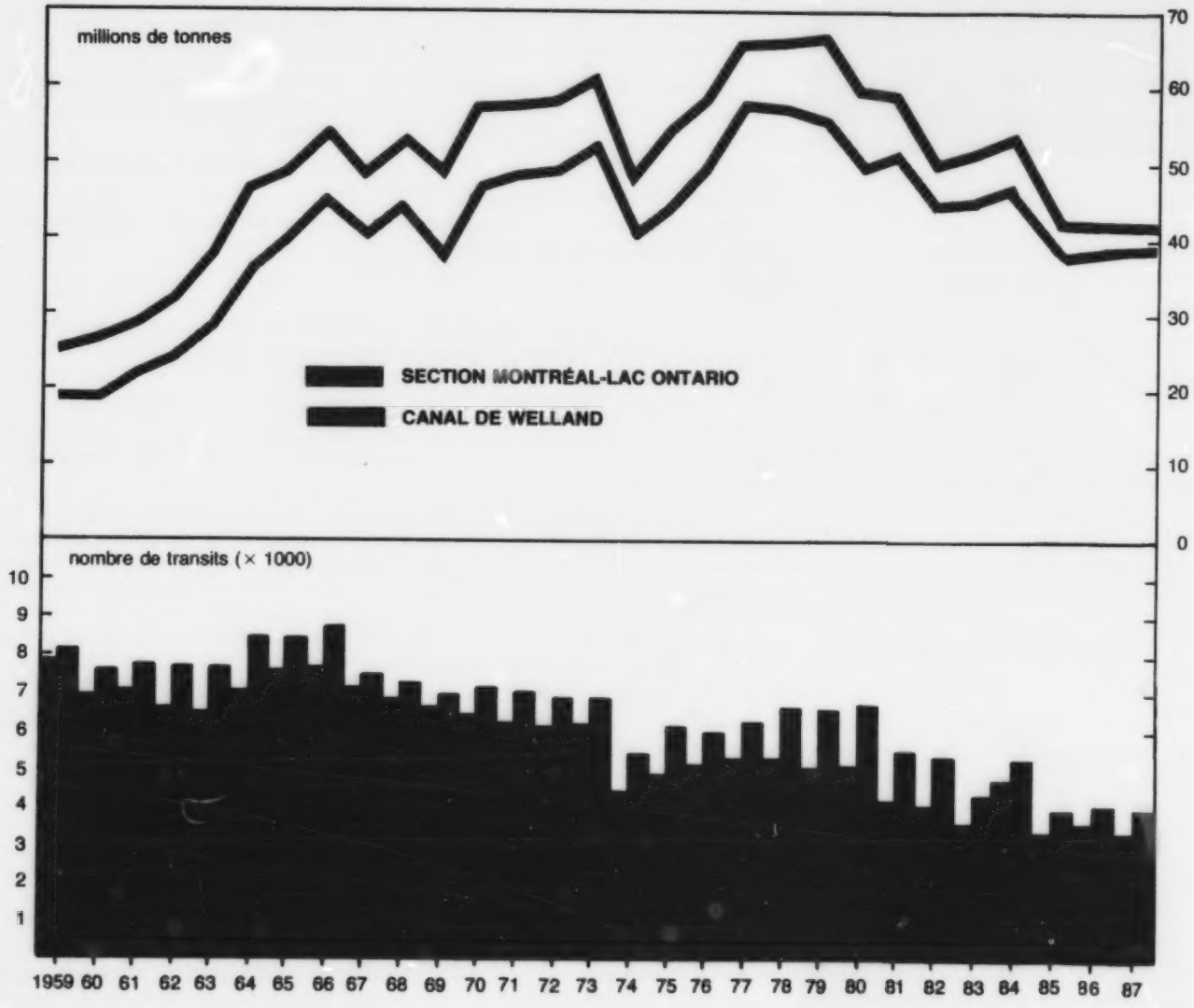
Sur le canal de Welland, les péages ont augmenté d'environ 8% en 1987; une autre majoration de 8% entrera en vigueur en 1988. Cette double augmentation a pour effet de hausser le coût du passage d'environ 4% annuellement pour les navires transitant les deux sections.

À la suite du succès de la mission commerciale mixte en Europe du Nord en 1987, l'Administration et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation ont organisé une présentation promotionnelle à Chicago le 1er octobre dernier. Cette rencontre réunissait bon nombre de représentants de la région Saint-Laurent/Grands Lacs et d'autres pays. Elle avait pour but de faire connaître aux usagers de longue date et aux clients éventuels les nombreux avantages que leur offre la Voie maritime ainsi que les mesures prises récemment en vue d'assurer que le système continue de fournir un service fiable et efficace au cours des années à venir.

De même, mentionnons que, au cours de l'année, le président de l'Administration a engagé son organisation à prendre l'initiative de trouver des moyens d'assurer une meilleure utilisation du système. Une première réunion avec un petit groupe de travail de l'industrie du transport maritime a eu lieu à l'automne 1987 et on dresse en ce moment un plan d'action visant à régler les questions qui, à court et à long terme, ont trait à l'avenir de la Voie maritime.

En terminant cette revue des activités de l'exercice 1987-1988, il convient de dire un mot des relations patronales-syndicales au cours de cette période. Nous sommes heureux de confirmer que, en octobre 1987, l'Administration a conclu une entente avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers qui sera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1989. Nous devons féliciter les représentants des deux parties pour avoir réussi à si bien conclure une période de négociations plutôt ardue. De fait, tout le personnel de la Voie maritime mérite nos félicitations pour son excellent rendement au cours de l'année écoulée.

Le président W.A. O'Neil en tournée d'inspection des travaux de réfection au canal de Welland, en février 1988. (Photo: The Standard, St. Catharines, Ont.)


millions de tonnes
70
60
50
40
30
20
10
0
SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO
CANAL DE WELLAND
nombre de transits (× 1000)
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
1959 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Le ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1988 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1988 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Partie XII de la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Le "Montréalais" dans l'écluse de Saint-Lambert, été 1987 (Photo: Jacques Séguin).

Pour le Vérificateur général du Canada

D. Larry Myers, F.C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 18 mai 1988

au 31 mars 1988 (en milliers de dollars)

Actif

	1988	1987
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	$ 13,417	$ 9,071
Dépôt en fidéicommis (note 3)	—	1,863
Débiteurs	7,283	8,340
Intérêts courus à recevoir	1,526	985
Stocks de fournitures	2,846	2,889
	25,072	23,148
Débiteurs à long terme (note 4)	203	257
Placements		
Placements à long terme (note 5)	19,940	17,604
Dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé (note 6)	13,000	13,000
Filiales (note 7)	10	10
	32,950	30,614
Immobilisations (note 8)	544,731	585,539
	$602,956	$639,558

Passif

À court terme		
Créditeurs	$ 4,571	$ 4,339
Frais courus (note 3)	9,475	9,470
	14,046	13,809
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi courues (note 6)	12,120	11,718
Intérêt reporté (note 9)	—	210,000
	12,120	221,718
	26,166	235,527
Éventualités (note 12)		

Avoir du Canada

Capital d'apport (note 9)	624,950	624,950
Déficit	(48,160)	(220,919)
	576,790	404,031
	$602,956	$639,558

Approuvé:

le Président	le Contrôleur et Trésorier
W.A. O'NEIL	R.J. FORGUES

ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1988 (en milliers de dollars)

	1988					1987
	Secteur Montréal-lac Ontario	Secteur Welland	Total Voie maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
Revenus						
Péage	$ 25,952	$ 29,676	$ 55,628	$ —	**$ 55,628**	$ 52,007
Baux et permis	563	2,508	3,071	187	**3,258**	2,610
Autres revenus	1,079	761	1,840	1,124	**2,964**	2,764
	27,594	32,945	60,539	1,311	**61,850**	57,381
Dépenses						
Exploitation	6,202	10,472	16,674	—	**16,674**	16,450
Entretien	10,352	11,912	22,264	288	**22,552**	21,415
Administration	4,824	5,096	9,920	32	**9,952**	9,552
Bureau central	3,972	4,864	8,836	36	**8,872**	8,620
Amortissement	4,370	5,641	10,011	32	**10,043**	10,392
Prestations de cessation d'emploi	746	1,012	1,758	—	**1,758**	789
Autres dépenses	974	84	1,058	—	**1,058**	1,427
	31,440	39,081	70,521	388	**70,909**	68,645
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3,846)	(6,136)	(9,982)	923	**(9,059)**	(11,264)
Revenus de placement	2,020	2,474	4,494	146	**4,640**	4,702
Bénéfice net (perte) pour l'exercice avant le poste extraordinaire	(1,826)	(3,662)	(5,488)	1,069	**(4,419)**	(6,562)
Recouvrement d'une réclamation d'assurance	—	—	—	—	**—**	2,853
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	$ (1,826)	$ (3,662)	$ (5,488)	$ 1,069	**$ (4,419)**	$ (3,709)

ÉTAT DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars 1988 (en milliers de dollars)

	1988			1987
	Voie maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
Déficit (bénéfices non répartis) au début de l'exercice	$ 223,613	$ (2,694)	**$ 220,919**	$ 217,210
Perte (bénéfice net) pour l'exercice	5,488	(1,069)	**4,419**	3,709
Remise de l'intérêt reporté (note 9)	(177,178)	—	**(177,178)**	—
Déficit (bénéfices non répartis) à la fin de l'exercice	$ 51,923	$ (3,763)	**$ 48,160**	$ 220,919

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1988 (en milliers de dollars)

	1988			1987
	Voie maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES:				
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Bénéfice (perte) pour l'exercice avant le poste extraordinaire	$ (5,488)	$ 1,069	$ (4,419)	$ (6,562)
Élément sans incidence sur l'encaisse				
Amortissement	10,011	32	10,043	10,392
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	1,758	—	1,758	789
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les quasi-espèces	542	(1,101)	(559)	(9,032)
Recouvrement d'une réclamation d'assurance	—	—	—	2,853
Encaisse en provenance (utilisée pour) des activités d'exploitation	6,823	—	6,823	(1,560)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Financement en provenance du gouvernement fédéral pour le Programme de réhabilitation du Canal Welland	24,500	—	24,500	13,200
Encaisse en provenance des activités de financement	24,500	—	24,500	13,200
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Réduction des débiteurs à long terme	54	—	54	52
Achat de bons du trésor	—	—	—	(3,732)
Achat d'obligations du Canada	(9,053)	—	(9,053)	—
Achat de certificats de placement à long terme	—	—	—	(5,000)
Immobilisations	(26,598)	—	(26,598)	(16,654)
Produits à l'aliénation de placements	6,716	—	6,716	6,938
Produits à l'aliénation d'immobilisations	41	—	41	283
Encaisse utilisée pour des activités d'investissement	(28,840)	—	(28,840)	(18,113)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	2,483	—	2,483	(6,473)
Encaisse au début de l'exercice	10,934	—	10,934	17,407
Situation de l'encaisse à la fin de l'exercice	$ 13,417	$ —	$ 13,417	$ 10,934
Composantes de l'encaisse:				
Encaisse et dépôts à terme	$ 13,417	$ —	$ 13,417	$ 9,071
Dépôt en fidéicommis	—	—	—	1,863
	$ 13,417	$ —	$ 13,417	$ 10,934
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice				
Actif à court terme	$ 25,072	$ —	$ 25,072	$ 23,148
Passif à court terme	16,536	(2,490)	14,046	13,809
	$ 8,536	$ 2,490	$ 11,026	$ 9,339

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1988

1. Pouvoir et objectifs

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'Annexe "C" de la Partie I de la Loi sur l'administration financière.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

a) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

b) Placements dans les filiales

Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accumulent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

c) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes défrayées dans le but d'assurer la fiabilité du système sont capitalisées. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.

d) Programme de réhabilitation du Canal Welland

Le financement reçu du gouvernement du Canada envers ce programme est comptabilisé en le portant au crédit des coûts pour les projets d'investissement y reliés entrepris au cours de l'exercice, l'amortissement devant être calculé sur la somme nette.

e) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

f) Régime de pensions de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

g) Régime d'assurance-vie des employés

L'Administration fournit un régime annuel d'assurance-vie pour ses employés selon une méthode d'auto-assurance. Les surplus, les primes et les insuffisances du régime sont ajoutés aux revenus et (ou) aux dépenses de l'exercice auxquels ils s'appliquent.

h) Pont des Mille-Îles

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Îles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en capital effectuées subséquemment par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du Pont des Mille-Îles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

3. Dépôt en fidéicommis

En attendant l'achèvement de l'opération visant le règlement avec les chemins de fer à propos du contournement de Welland, l'Administration a viré des fonds pour le paiement en entier à un compte en fidéicommis, et une somme équivalente fait partie des frais courus. L'opération a pris fin en octobre 1987.

4. Débiteurs à long terme

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente d'une parcelle de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars:

	1988	1987
	(en milliers de dollars)	
Une créance venant à échéance en 1995 et portant intérêt à 5½%, comportant le remboursement annuel d'une somme de $28,000, capital et intérêts réunis	$ 135	$ 155
Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'une somme de $33,952	68	102
	$ 203	$ 257

5. Placements à long terme

Les placements à long terme, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations à venir pour la Voie maritime du Saint-Laurent et la réfection de la travée canadienne du Pont des Mille-Îles, se détaillent comme il suit au 31 mars:

	1988	1987
	(en milliers de dollars)	
— Obligations du Canada Coût, échéance à diverses dates jusqu'en 1995 Valeur au pair $15,000 (1987 - $9,000) Valeur au marché $15,117 (1987 - $9,374)	$ 14,940	$ 8,872
— Bons du trésor, échéance en mars 1988 (Valeur au marché en 1987 - $3,732)	—	3,732
— Certificats de placement, échéance en mars 1990 Valeur au marché $5,000 (1987 - $5,000)	5,000	5,000
	$ 19,940	$ 17,604

6. Dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé

Les dépôts auprès du Fonds du revenu consolidé qui portent intérêt, mis à part par l'Administration afin d'établir une provision quant aux versements futurs de prestations de cessation d'emploi, viennent à échéance le 31 mars 1989.

7. Filiales et apparentés

Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants:

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.G.L.)	15	$ 1,500
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.i.V.m.)	8	8,000
		$ 9,600

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1988, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé $627,000 (1987 - $595,000). Au 31 mars 1988, la somme de $79,000 n'était pas réglée (1987 - $63,000).

Chaque année civile, la C.P.i.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1987 - $368,000; 1986 - $131,000) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1988, $5.8 millions (1987 - $11.5 millions) en frais de construction n'avaient pas été amortis; au cours de l'exercice une diminution de $5.3 millions est le résultat de l'annulation de l'intérêt comme l'explique la note 9.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service en 1987-1988 s'est élevé à $525,000 ($525,000 en 1986-1987).

8. Immobilisations

	Taux d'amortissement	1988 Coût	1988 Amortissement cumulé	1988 Valeur nette	1987 Valeur nette
		(en milliers de dollars)			
Voie maritime:					
Terrain	—	$ 30,324	$ —	$ 30,324	$ 30,352
Chenaux et canaux	1%	249,108	68,675	180,433	182,924
Écluses	1%	236,752	85,138	151,614	153,300
Ponts et tunnels	2%	88,346	37,931	50,415	52,118
Bâtiments	2%	12,062	6,586	5,476	5,632
Matériel	2-20%	26,538	11,492	15,046	15,999
Travaux de réfection	1%	134,396	26,676	107,720	109,067
Intérêt lors des travaux de construction (note 9)	—	—	—	—	32,822
Ouvrages en voie de construction	—	2,430	—	2,430	2,019
		779,956	236,498	543,458	584,233
Pont des Mille-Îles:					
Améliorations	2%	1,552	279	1,273	1,306
		$ 781,508	$ 236,777	$ 544,731	$ 585,539

Programme de réhabilitation du Canal Welland

À la suite des incidents de 1985 et vu l'âge du canal Welland, l'Administration a embauché des experts-conseils pour en faire l'examen en détail et faire rapport sur la condition des structures du système. Le rapport fut présenté au cours de 1986 et en conséquence un programme septennal de $175 millions en réhabilitation a été conçu pour réaménager le canal Welland et s'assurer du prolongement de l'aspect sûr et fiable d'une voie d'eau jusqu'au cours du 21e siècle. Le programme comporte le radoub des murs des écluses, le caractère stable des berges du canal et des murs qui y accèdent ainsi que la réfection des structures subordonnées.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui permettent de financer le Programme de réhabilitation du canal Welland pour une somme qui ne doit pas dépasser $175 millions au cours d'une période de sept ans comme il suit:

1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992	1992-1993	TOTAL
			(en millions de dollars)				
13.2	24.5	25.4	26.9	27.3	28.7	29.0	175.0

À ce jour le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à $37.7 millions qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été défalqués des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1988, $32.445 millions de la somme approuvée pour les deux premières années furent reçus. Le solde de $5.255 millions est ajouté aux comptes débiteurs.

Au cours de l'exercice financier 1987-1988, l'Administration a examiné plus en profondeur le but du Programme de réhabilitation, l'intention du gouvernement fédéral de financer le programme en entier ainsi que l'enregistrement de l'opération dans les livres de l'Administration.

L'Administration en vint à la conclusion que ce n'était pas l'intention du gouvernement du Canada de récupérer le coût du Programme auprès des utilisateurs de la voie maritime. Par conséquent, le financement reçu pour ce programme est déduit des coûts liés aux éléments d'actif alors que l'amortissement est calculé sur la somme nette.

Au cours de 1986-1987, des dépenses de $13.2 millions en vertu de ce programme furent capitalisées et le financement connexe fut traité en tant que capital d'apport. Ces comptes, ont été redressés afin de présenter l'essentiel de ces opérations.

9. Capital d'apport

Au 1er avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de $624.95 millions ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. L'intérêt non acquitté se chiffrant à $210 millions sur ces prêts n'a pas été converti et il est déclaré au bilan en tant qu'intérêt reporté.

En décembre 1987, à même le Crédit 2c, Transports, à la fois l'intérêt non acquitté et le capital d'apport firent l'objet d'une remise de la part du gouvernement du Canada.

L'Administration comptabilisa la radiation de l'intérêt reporté en réduisant son déficit de $177.2 millions et en inscrivant à la baisse les éléments d'actif par 32.8 millions ce qui représente l'intérêt capitalisé lors de la construction.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1988 et 1987.

Selon la description à la note 8, vu l'éclaircissement donné sur l'intention du gouvernement en matière de financement pour le Programme de réhabilitation, le Capital d'apport des exercices antérieurs a été réduit de $13.2 millions.

10. Impôts sur le revenu

L'Administration en tant que société d'État fédérale prescrite est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux.

L'Administration est d'avis que la remise de l'intérêt reporté par le gouvernement du Canada (voir la note 9) n'entraînera aucune obligation fiscale importante. Une confirmation de ceci a été demandée au ministre du Revenu national.

Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ $214 millions. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrit aux comptes de l'Administration. S'il s'avérait que l'Administration ne reçoive pas la confirmation mentionnée précédemment, ce dépassement serait réduit d'à peu près $168 millions. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et développement d'environ $4 millions qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

C'est pourquoi aucun passif fiscal, soit courant, soit reporté, n'a été établi.

11. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses, y compris le Programme de réhabilitation du canal Welland, se chiffraient au 31 mars 1988 à $1.7 million (1987 - $0.8 million).

12. Éventualités

À la suite du renversement d'une partie du mur à l'Écluse 7 en octobre 1985, cinquante-quatre poursuites juridiques s'élevant à $26.1 millions ont été intentées contre l'Administration par des sociétés maritimes qui allèguent avoir subi des pertes économiques. Lors des exercices précédents, à la suite du bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, soixante-neuf poursuites judiciaires s'élevant à $23.0 millions ont été intentées. L'Administration conteste toutes ces réclamations. Cependant, le dénouement de celles-ci ne peut être établi présentement.

L'Administration est également requérante ou défenderesse dans certains autres procès ou réclamations en cours ou dont on la menace.

La direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration.

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	1987/88	1986/87	1985/86	1984/85	1983/84
	(en milliers de dollars)				
SECTEUR MONTRÉAL-LAC ONTARIO					
Revenus	$ 27,594	$ 26,672	$ 25,482	$ 30,560	$ 28,147
Dépenses	31,440	31,583	30,971	33,554	26,822
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3,846)	(4,911)	(5,489)	(2,994)	1,325
Revenus de placements	2,020	2,153	2,547	3,433	2,371
Bénéfice net (perte)	(1,826)	(2,758)	(2,942)	439	3,696
SECTEUR WELLAND					
Revenus	32,945	29,627	25,653	32,453	30,406
Dépenses	39,081	33,702	51,217	39,064	37,134
Bénéfice (perte) d'exploitation	(6,136)	(4,075)	(25,564)	(6,611)	(6,728)
Revenus de placements	2,474	2,471	3,305	3,616	3,127
Bénéfice net (perte)	(3,662)	(1,604)	(22,259)	(2,995)	(3,601)
TOTAL					
Revenus	60,539	56,299	51,135	63,013	58,553
Dépenses	70,521	65,285	82,188	72,618	63,956
Bénéfice (perte) d'exploitation	(9,982)	(8,986)	(31,053)	(9,605)	(5,403)
Revenus de placements	4,494	4,624	5,852	7,049	5,498
Bénéfice net (perte)	$ (5,488)	$ (4,362)	$ (25,201)	$ (2,556)	$ 95
PONT DES MILLES-ÎLES					
Revenus	$ 1,457	$ 1,160	$ 896	$ 900	$ 511
Dépenses	388	507	450	446	325
Bénéfice (perte)	$ 1,069	$ 653	$ 446	$ 454	$ 186